PRÉFET
DU DOUBS
Liberté
Égalité
Fraternité

Contrôle des transports terrestres

Opération dédiée au contrôle des conditions de travail des conducteurs routiers
(PL & VUL)

Mardi 19 avril 2022
A36 - aire d'Écot Sud – Écot (25)

DOSSIER DE PRESSE

I) L'organisation du contrôle des transports

Le Ministère de la Transition Écologique (MTE), chargé des transports, coordonne l'action de l'État dans le domaine du contrôle du transport routier de marchandises et de voyageurs et dispose à cet effet d'un corps spécialisé : les Contrôleurs des Transports Terrestres (CTT), qui interviennent sur route et en entreprises.

Les missions de régulation et de contrôle, que les services déconcentrés de l'État exercent dans le secteur des transports, conditionnent le respect des réglementations européennes et nationales qui encadrent ce secteur. De par leurs missions, les CTT garantissent :

- la sécurité routière par un contrôle régulier de l'état et des conditions de circulation des véhicules ;
- une concurrence loyale entre les entreprises de transport dans un contexte européen de plus en plus ouvert ;
- le progrès social par le respect des réglementations du travail dans les transports routiers.

Les CTT sont habilités à relever les infractions relevant de nombreuses réglementations : réglementation sociale européenne (temps de repos, temps de conduite…), Code de la route, transport public routier, transport de marchandises dangereuses, réglementation du travail…

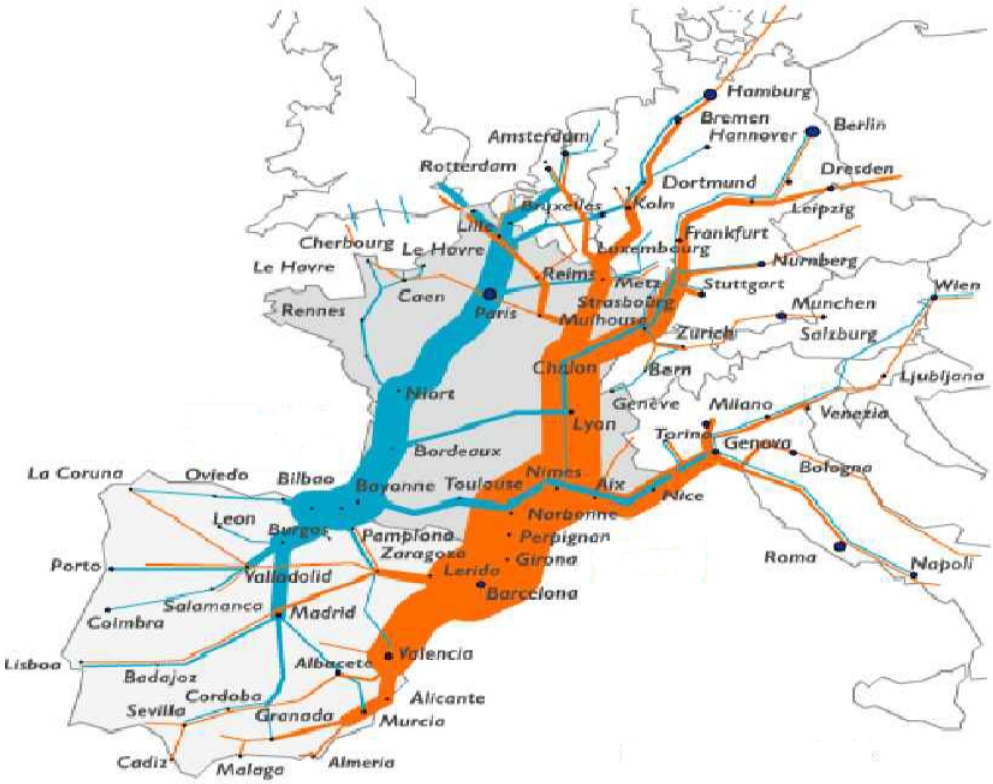
La DREAL Bourgogne-Franche-Comté est dotée d'une unité spécialisée dans le contrôle des transports terrestres : le Pôle Contrôle des Transports. Cette unité se compose de 33 agents, répartis sur 7 sites géographiques (Besançon, Dijon, Auxerre, Lons-le-Saunier, Mâcon, Nevers, et Vesoul), permettant de couvrir au mieux le territoire régional.

En 2021, 1 114 opérations de contrôles routiers ont été réalisées sur le territoire régional de la Bourgogne-Franche-Comté. Ces opérations ont donné lieu au contrôle de 6 449 véhicules et ont permis de relever 2 909 infractions dans les domaines du transport public routier, de la réglementation sociale européenne, du droit du travail, du Code de la route…

De par sa spécificité de région de transit entre le Nord et le Sud de l'Europe, la Bourgogne-Franche-Comté est particulièrement touchée par les phénomènes :

- de cabotage irrégulier (fait de transporter des marchandises entre deux points d'un État sans y être établi) ;
- de travail illégal et fraude au détachement (le détachement permet à un salarié de partir travailler temporairement à l'étranger pour le compte de son employeur en continuant de bénéficier du régime social de son pays d'origine) dans un contexte de concurrence entre pays européens ;
- d'utilisation de véhicules utilitaires légers (VUL) pour le transport de marchandises, souvent en infraction par rapport aux règles de cabotage et de surcharge.

Ces enjeux prioritaires font l'objet d'une attention et de contrôles poussés des services de l'État en région.


Hamburg
Bremen
Hannover
Berlin
Amsterdam
Rotterdam
Dortmund
Dresden
Bruxelles
Koln
Leipzig
Lille
Frankfurt
Cherbourg
Le Havre
Luxembourg
Nurnberg
Le Havre
Reims
Metz
Stuttgart
Wien
Caen
Paris
Strasbourg
Rennes
Munchen
Mulhouse
Zurich
Salzburg
Chalon
Bern
Ljubljana
Niort
Geneve
Milano
Venezia
Lyon
Torino
Genova
Bordeaux
Bologna
La Coruna
Oviedo
Bilbao
Bayonne
Toulouse
Nimes
Aix
Nice
Leon
Narbonne
Burgos
Pamplona
Perpignan
Zaragoza
Girona
Roma
Napoli
Porto
Valladolid
Lerida
Barcelona
Salamanca
Madrid
Coimbra
Lisboa
Albacete
Valencia
Badajoz
Cordoba
Alicante
Sevilla
Granada
Murcia
Cadiz
Malaga
Almeria

II) Éléments de contexte

La route, un mode de déplacement privilégié

La mobilité routière joue un rôle majeur dans l'économie française. La France est riche d'un réseau de plus d'un million de kilomètres de routes, soit 20 % du réseau européen. Il permet une desserte très fine des territoires et participe à ce titre au développement économique et social du pays. La route confirme sa suprématie sur tous les autres modes de déplacement ; elle permet d'assurer, en France, 88 % des déplacements de voyageurs et de marchandises.

Le transport est le plus gros contributeur des émissions de gaz à effet de serre (GES) et en particulier des émissions de CO_2. Malgré une évolution technologique du secteur qui avait fait diminuer son niveau d'émission, celui-ci repart à la hausse du fait de l'augmentation du parc circulant depuis 2016.

D'après le Service des Données et Études Statistiques (SDES) du Ministère de la Transition Écologique, un conducteur « grand routier » français conduit en moyenne 7 heures par jour et parcourt 460 kilomètres, soit environ 120 000 kilomètres par an (il n'existe pas de données à ce jour pour les conducteurs non-résidents).

La France, pays de transit, carrefour de l'Europe

La France est le pays le plus étendu d'Europe occidentale. Sa superficie représente près de 15 % du territoire de l'Union Européenne. Lieu de transit entre le Nord et le Sud du continent, elle possède des frontières communes avec 7 pays européens et une double ouverture maritime, à l'Ouest et au Sud. Elle est reliée à ses voisins européens par un réseau important d'axes routiers, et effectue l'essentiel de ses échanges commerciaux avec les autres États membres de l'UE.

Depuis l'élargissement progressif des frontières de l'Europe initié en 1951, la France a acquis une position stratégique en Europe qui la place au cœur des échanges commerciaux. De ce fait, elle connaît une forte présence des pays de l'Union Européenne sur son territoire, avec une montée en puissance des pays de l'Europe de l'Est, notamment sur le trafic poids-lourds (PTAC > 3,5t).

III) Le contrôle des conditions de travail des conducteurs routiers : focus sur la prise du repos hebdomadaire à bord du véhicule de transport routier

La réglementation sociale européenne (RSE) sur les temps de conduite et de repos prévoit que les conducteurs routiers doivent pouvoir bénéficier, au cours de 2 semaines consécutives de travail, d'au moins 2 repos hebdomadaires normaux (d'au moins 45 heures) ou d'un repos hebdomadaire normal et d'un repos réduit (d'au moins 24 heures). Ce repos hebdomadaire normal ne peut être pris à bord du véhicule, mais doit l'être dans un lieu adapté au repos des conducteurs (hôtel, hébergement en dur avec des installations sanitaires…).

Ces règles étant peu respectées au niveau européen, le législateur français, par la loi n° 2014-790 du 10 juillet 2014 (dite « Loi Savary ») visant à lutter contre la concurrence sociale déloyale, a souhaité instaurer de nouvelles dispositions permettant de poursuivre les entreprises qui ne les respectent pas. Ainsi deux infractions ont été créées pour sanctionner la violation de ces obligations : une contravention de 5e classe pour prise du repos hebdomadaire normal à bord du véhicule (infraction passible de 1 500 € d'amende) et un délit pour organisation du travail des conducteurs employés par une entreprise de transport routier sans veiller à ce que le temps de repos hebdomadaire normal soit pris en dehors du véhicule (infraction passible d'un an d'emprisonnement et de 30 000 € d'amende), s'il est démontré que l'employeur n'a pas organisé le travail de façon à permettre aux conducteurs de prendre leur repos dans des conditions correctes.

Ces dispositions ont été confirmées par le Paquet Mobilité, entré en vigueur, pour ce versant de la réglementation, le 20 août 2020 (voir aussi p. 7).

Par ailleurs, le législateur français a adopté des dispositions sanctionnant le fait, pour un employeur, de faire prendre à ses salariés conducteurs de Véhicules Utilitaires Légers (« VUL »), leurs repos journaliers et hebdomadaires dans le véhicule. Ainsi, en application de la loi du 24 décembre 2019 d'Orientation des Mobilités, l'employeur est tenu d'assurer au salarié, conducteur d'un véhicule n'excédant pas 3,5 tonnes de Poids Total Autorisé en Charge, des conditions d'hébergement compatibles avec la dignité humaine et des conditions d'hygiène respectueuses de sa santé, hors du véhicule, lorsque celui-ci se trouve sur le territoire national.

L'employeur est soumis à cette obligation dès lors que le conducteur salarié d'un VUL effectue une opération de transport routier suffisamment éloignée du centre opérationnel de l'entreprise qui ne lui permet pas d'y retourner à la fin de sa journée de travail ni de rentrer à son domicile.

Cette obligation s'applique indifféremment aux sociétés établies en France qu'aux entreprises non résidentes, qu'il s'agisse d'opérations de transport en compte propre ou pour le compte d'autrui.

En conséquence, il est désormais interdit pour un conducteur, de prendre ses repos quotidiens ou hebdomadaires à bord d'un VUL, et ce, même si le véhicule est aménagé à cet effet (par ex. : dôme-couchette, capucine…). Ils doivent donc être pris hors du véhicule et dans des conditions compatibles avec la dignité humaine.

Le non-respect de cette obligation est sanctionné par le Code des transports d'une contravention de la 5e classe de 1 500 €, montant pouvant être porté à 3 000 € en cas de récidive. L'autorité judiciaire compétente peut également prononcer des peines alternatives telles que la suspension temporaire du permis de conduire, l'immobilisation temporaire du véhicule qui a servi à commettre l'infraction si le mis en cause est le propriétaire, voire sa confiscation.

De plus, la réitération de ce type d'infraction, qui démontrerait que l'employeur organise le travail de ses conducteurs salariés sans leur garantir des conditions d'hébergement adaptées et adéquates, peut constituer un délit sanctionné d'un an d'emprisonnement et de 30 000 € d'amende.

Au travers de leurs contrôles, les agents en charge du contrôle des transports terrestres de la DREAL Bourgogne-Franche-Comté poursuivent cette volonté tant nationale qu'européenne de combattre le dumping social toujours très présent dans ce secteur d'activité. Le contournement de ces réglementations est en outre favorisé par la mobilité accrue de ces travailleurs détachés qui peuvent parfois rester plusieurs mois sans rejoindre le lieu d'implantation de leur entreprise, ni de retour régulier au domicile, permettant ainsi des salaires très inférieurs aux salaires des conducteurs des entreprises françaises.

IV) L'avenir : le nouveau Paquet Mobilité, une réforme essentielle pour le secteur des transports routiers à l'échelle européenne

Après avoir donné son accord, le Parlement européen a adopté le 20 août 2020 les nouvelles règles européennes en matière sociale et de concurrence dans le transport routier (« Paquet Mobilité »).

Cette révision de la législation européenne a pour but d'améliorer les conditions de vie et de travail des chauffeurs routiers et de mieux réguler le secteur du transport routier pour un marché unique plus équilibré au sein de l'Union européenne.

Réelle avancée pour le secteur du transport routier, le « Paquet Mobilité » confirme l'interdiction pour les conducteurs de prendre leur repos hebdomadaire normal à bord des véhicules, y compris lorsqu'ils stationnent sur des parkings aménagés. Cette mesure, défendue par la France, est complétée par l'obligation d'un retour régulier des conducteurs dans leur pays d'origine et se veut être le gage d'une meilleure qualité de vie et du respect de la dignité des travailleurs. La France salue également l'application de ces dispositions aux exploitants et conducteurs de véhicules utilitaires légers de plus de 2,5 tonnes qu'elle a fortement soutenue.

De nouveaux outils sont mis à disposition des États-membres contre les abus qui déséquilibrent la concurrence, notamment pour lutter contre les entreprises dites « boîtes aux lettres » et le cabotage systématique. Le Paquet Mobilité prévoit à cette fin :

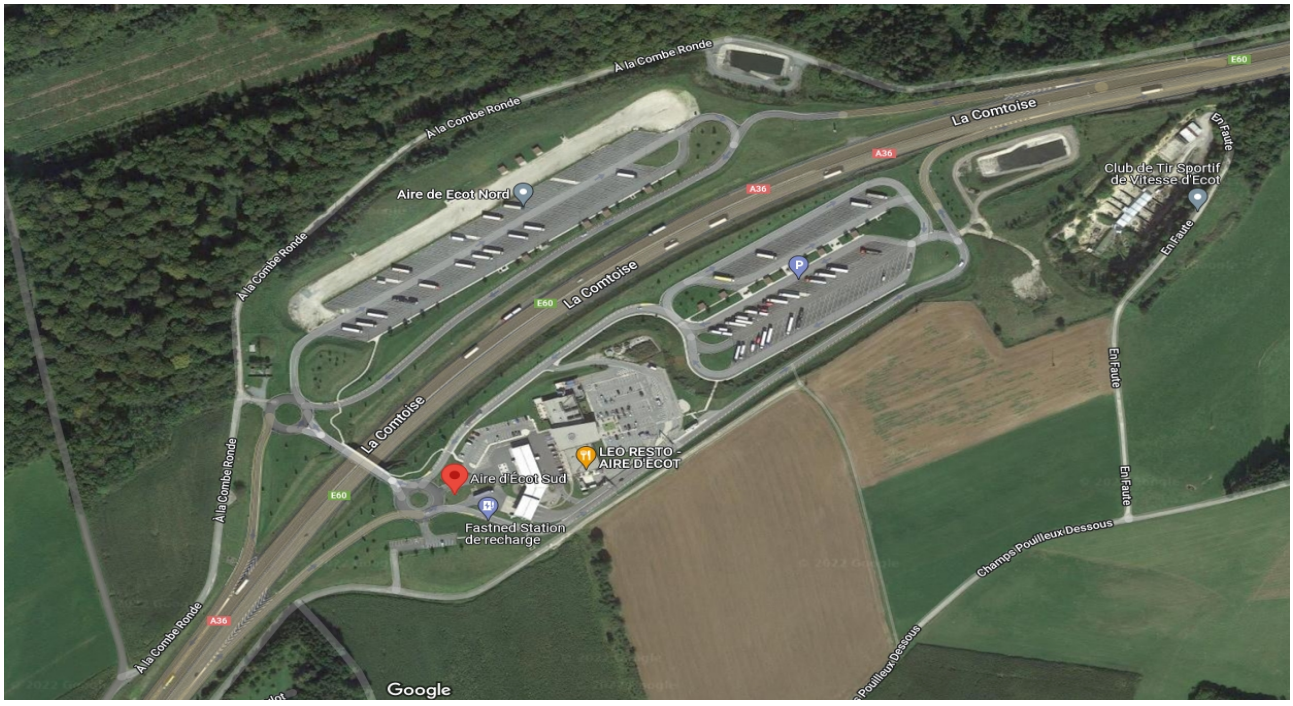
- le retour régulier du véhicule dans le pays d'établissement du transporteur toutes les huit semaines,
- l'application de nouvelles règles du détachement sur l'ensemble du territoire de l'Union européenne avec des modalités adaptées aux spécificités du secteur,
- un encadrement renforcé du cabotage (transport de marchandise entre deux points du territoire national réalisées par une entreprise non résidente) avec l'introduction d'une période de carence obligatoire de quatre jours entre deux périodes de cabotage pour lutter contre le cabotage systématique,
- et enfin le renforcement de la responsabilité des donneurs d'ordre et des sanctions à leur encontre, désormais fondée sur la réglementation européenne.

Les moyens de contrôle seront renforcés et plus efficaces grâce à l'équipement accéléré des véhicules par les nouvelles générations de tachygraphes intelligents.

V) L'opération de contrôle du 19 avril 2022

Cette opération s'inscrit dans le cadre du contrôle du respect des dispositions relatives aux conditions de travail, et notamment les prises de repos hebdomadaires par les conducteurs routiers au sein des véhicules.

Ce contrôle mobilisera 3 Contrôleurs des Transports Terrestres de l'antenne de Besançon et se déroulera le 19/04/2022 sur l'aire d'Écot-Sud entre 7:00 et 10:00.

Cette opération est réalisée avec l'appui des gendarmes de l'EDSR 25 (Peloton Motorisé de Villars-sous-Écot).

Coordonnées GPS : 47° 26' 27.607" N - 6° 43' 45.124" E